

[Dohrmann]

og alene det, at man splitter den op i to etaper, er jo fuldstændig molboagtigt.

Jeg vil anbefale hr. Arne Melchior at gå ud og spørge nogle af vore store entreprenørfirmaer – vi har nogle rigtig store, velrenommerede firmaer, som har bygget broer og anlagt veje over hele verden – hvad de mener om den aftale og den måde, man praktisk griber det an på.

Så skal jeg i øvrigt sige, at når vi i vore bemærkninger nævner, at interessen er til stede, så er det selvfølgelig ikke en løs påstand. Da vi første gang fremsatte dette forslag, fik vi henvendelse fra ikke mindre end syv firmaer, danske og udenlandske konsortier, et enkelt, som var rent dansk, og så var det ellers danske og udenlandske og et enkelt, der var helt udenlandsk. De var virkelig interesserede. Nogle af dem var oven i købet herinde og ville tale med os.

Men med den socialistiske indstilling, som også de borgerlige partier har med, at det skal være statsfinansieret og der skal optages yderligere lån, er det da klart, at sådan nogle firmaer ikke gider være til grin og rette henvendelse hver eneste gang. Jeg er helt sikker på, at hvis Folketinget vedtog Fremskridtspartiets forslag om, at de fik mulighed for at komme med deres tilbud, ville de også dukke op. Jeg tror, der ville komme langt flere end de syv, som vi dengang var i forbindelse med.

Så vil jeg i øvrigt sige tak til hr. Bilgrav-Nielsen, for det var et meget klart svar, og hvis jeg tilhørte regeringspartierne rækker, ville jeg nok tillægge de udtalelser, hr. Bilgrav-Nielsen kom med heroppefra, langt, langt større betydning, end man måske umiddelbart gør. Vi ved jo udmærket godt, at hvis det først kom dertil, at regeringspartierne skulle til at basere deres økonomiske politik på Socialdemokratiet, så blev det ikke til noget.

Derfor har hr. Bilgrav-Nielsen helt ret i, at når man er en del af det parlamentariske flertal og man mange gange må medvirke til nogle ting, som ikke er særlig populære, så skal man da ikke behandles på den måde. Det er simpelt hen en sjofelhed.

Men på den anden side tager jeg det da også som en form for garanti for, at den aftale aldrig nogen sinde bliver bragt til udførelse, og det er vi særdeles godt tilfredse med.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det undrer mig, at hr. Arne Melchior overhovedet ikke mente, det var værd at berøre problemet om anlægsomkostningerne. Jeg tror ikke, at hr. Arne Melchior vil modsige mig, når jeg siger, at han må betragte sig som hovedarkitekten bag Storebæltsforbundet, og så må hr. Arne Melchior også være den første til at kunne svare på, hvordan man har båret sig ad med at fordyre det samme projekt fra 9 mia. kr. til 14 mia. kr. Lad os tillægge en prisforhøjelse i mellemfasen på 1 mia. kr. Hvordan har man overhovedet kunnet komme afsted med det?

Jeg vil gerne have et svar, for jeg synes, det kan være med til at afdække, hvad det egentlig er for en konstruktion, vi står over for.

Endelig vil jeg godt spørge ministeren: hvor bliver egentlig det lovforslag af? Hvorfor er der ikke kommet et forslag til anlægslov? Aftalen blev som bekendt indgået den 12. juni i år, efter at Folketinget var rejst på sommerferie.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 87:

Forslag til lov om ændring af toldloven. (Aktiv og passiv forædling, forhøjelse af eksportationsafgift).

Af ministeren for skatter og afgifter (Foi-ghel).

(Fremsat 19/11 86).

Lovforslaget sattes til forhandling.